


JTSK

Bpv

| | | |
|---|---|---|
| Vypracoval: Bc. MARTIN KARDA | Vedoucí práce: Ing. JAROMÍRA JEŽKOVÁ |  |
| Semestr: ZIMNÍ | Akademický rok: 2018/2019 | |
| Katedra: K136 – KATEDRA SILNIČNÍCH STAVEB | | |
| Předmět: DIPLOMOVÁ PRÁCE | | |
| Název projektu: ÚPRAVA KŘIŽOVATKY BOUCHALKA, SILNICE III/00719 a III/10145 | | Datum: 01.2019 |
| | | Měřítko: – |
| | | Formát: 31xA4 |
| Název přílohy: PRŮVODNÍ ZPRÁVA | | Číslo přílohy: A |

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

OBSAH:

| | | |
|-----|---|--|
| 1. | Identifikační údaje | 2 |
| 1.1 | Označení stavby | 2 |
| 1.2 | Vypracoval | Chyba! Záložka není definována. |
| 2. | Zdůvodnění studie | Chyba! Záložka není definována. |
| 3. | Stanovení zájmové oblasti | 4 |
| 4. | Výchozí údaje pro návrh variant | 4 |
| 5. | Charakteristika území | 4 |
| 6. | Základní údaje navržených variant | 4 |
| 6.1 | Varianta 1 | 4 |
| 6.2 | Varianta 2 | 5 |
| 6.3 | Varianta 3 | 6 |
| 6.4 | Varianta 4 | 6 |
| 7. | Závěr a doporučení | Chyba! Záložka není definována. |
| 8. | Seznam příloh Průvodní zprávy | 8 |

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1. Identifikační údaje

1.1 Označení stavby

Název stavby: III/00719 a III/10145 Bouchalka, úprava křižovatky
Místo stavby: Středočeský kraj
Okres Kladno
k. ú. Buštěhrad
Stupeň PD: Technická studie (TST)

1.2 Vypracoval

Student: Bc. Martin Karda
Datum zpracování: 12/2018

1 Zdůvodnění studie

V současné době předmětná křižovatka nespĺňuje hned v několika ohledech požadavky pro bezpečné užívání účastníky dopravního provozu.

Oblast křižovatky se nachází ve výškovém oblouku, přibližující se řidič má tedy prostor křižovatky na horizontu. Tento fakt platí pro příjezd ze všech větví křižovatky. Silnice III/00719, která je značená jako hlavní komunikace je, v prostoru křižovatky, navíc ve směrovém oblouku. Celá oblast křižovatky dále disponuje příliš velkou zpevněnou plochou, tato plocha je tak velká, že zde dochází k odstavování vozidel přímo v křižovatce. Všechny uvedené skutečnosti přispívají k tomu, že křižovatka je velmi nehodová. Z přiloženého obrázku lze vyčíst, že za poslední 4 roky se zde odehrálo 19 dopravních nehod, ke kterým byla přivolána PČR.

Dalším podmětem pro vypracování studie je stav povrchu vozovky, který vykazuje velké opotřebení. Z toho důvodu bude třeba vyměnit obrusnou vrstvu, případně celou konstrukci vozovky.

Všechny výše popsané skutečnosti, zejména pak zvýšení bezpečnosti, by mělo zvolené řešení pozitivně ovlivnit, případně úplně odstranit.



Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa ©
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informační tiskový výstup z GIS JDMV



Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu na vybrané lokalitě

Období: 2015/01/01 - 2018/12/03

Správní území vybrané lokality: Buštěhrad (Středočeský kraj)



Všeobecný přehled o nehodách v zadané lokalitě

| | | |
|--|---|----|
| Počet nehod celkem | | 19 |
| Počet nehod s následky na zdraví | | 9 |
| Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.) | ● | 0 |
| Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.) | ● | 0 |
| Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.) | ● | 14 |

2 Stanovení Zájmové oblasti

a) Předpokládaný průběh stavby

Stavba by měla být realizována v průběhu stavební sezóny 2019 v období letních prázdnin, termín není pevně stanoven, zahájení bude závislé na získání stavebního povolení, na provedení výběrového řízení na zhotovitele stavby a na finančních možnostech investora.

b) Vymezené území pro návrh reálných variant

Zájmové území je dáno současnou polohou křižovatky a potřebou napojení všech větví křižovatky na stávající komunikace III/00719 a III/10145. Jedná se o území východně od Buštěhradu. Celá zájmová oblast se nachází v katastrálním území Buštěhrad. Snahou je držet se na pozemcích, které vlastní KSÚS Kladno, případně ŘSD. Toto částečné kritérium je prolomeno ve Variantě 4, kdy projektant navrhl velkorysé provedení průsečné křižovatky.

3 Vstupní údaje pro návrh variant

- zaměření současného stavu (polohopis a výškopis) v digitální podobě v souřadnicích JTSK a výškovém systému Bpv, včetně zákresu pozemkových hranic
- orientační zákres stávajících inženýrských sítí dle podkladů příslušných správců
- Diagnostika vozovek a návrh opravy silnic III/00719 a III/10145, křižovatka Bouchalka
- Webový portál ČÚZK

4 Charakteristika území

Zájmové území se nachází v extravilánu, cca 1 km východně od města Buštěhrad. Předmětná křižovatka je součástí MUK Bouchalka na dálnici D7.

Prostor křižovatky obklopuje několik stožárů vedení VVN, samotné vedení se nachází i nad křižovatkou (vlastník ČEZ).

Pod větví směrem na Buštěhrad se nachází vodovod (vlastník v současné době neznámý). Tento vodovod se nebude překládat.

5 Základní údaje navržených variant

5.2 Varianta 1

Situační řešení

Stávající směrové vedení silnic je zachováno, změna se týká poměrů na křižovatce, kdy je navržena okružní křižovatky namísto stávající průsečné.

Silnice III/00719 je v předmětném úseku obousměrnou dvoupruhovou pozemní komunikací s proměnnou šířkou zpevnění. Mezi mostem přes D7 a křižovatkou je

navržena šířka zpevnění cca 8,5m (jízdni pruh 2x3,5m, zpevněná krajnice proměnná). Od křižovatky směrem k Buštěhradu se šířka zpevnění pohybuje okolo 6m, směrem od křižovatky zde dochází k zúžení na nenormovou šířku komunikace z důvodu napojení na stávající prostorové uspořádání silnice III/00719. Šířkové uspořádání je navrženo jako extravilánové s nezpevněnou krajnicí.

Silnice III/10145 je v předmětném úseku obousměrnou dvoupruhovou pozemní komunikací. Ve směru na Stehelčevy se šířka zpevnění pohybuje okolo 10m. Od křižovatky směrem na D7 se šířka zpevnění pohybuje rovněž okolo 10m. Zásah do této komunikace je navržen v co nejmenší délce, potřebné pouze k napojení na stávající konstrukční vrstvy, šířkové poměry se proto nemění.

Okružní křižovatka je navržena dle TP 135. Průměr OK je 40m, šířka jízdního pásu je 5,1m, šířka pojezděného prstence je 1,2m.

Šířka vjezdů na OK je 5,0 m, respektive 5,5 m na křižovatkové větvi ve směru od D7. Šířka výjezdů z OK je 5,5 m, respektive 5,0 m na křižovatkové větvi směrem na most přes D7. Šířky vjezdů a výjezdů z OK byly prověřeny obalovými křivkami dle TP 171.

Výškové řešení

Návrh výškového řešení ramen OK vychází ze stávajícího uspořádání vozovky, vyjma oblasti těsně před napojením na OK, kde musí být provedeno plynulé navázání na příčný sklon jízdního pásu OK. Rozdílné výškové řešení oproti stávajícímu stavu je dále navrženo na rameni směrem na Buštěhrad, kde navržená niveleta není shodná se stávajícím stavem. Výškové řešení plynule navazuje na stávající plochy komunikací a respektuje zajištění odvedení srážkových vod z vozovky pomocí příčných a podélných spádů.

Navržené podélné sklony v co největší možné míře kopírují sklon stávající nivelety a pohybují se v rozmezí 0,97% do 2,5%. Lomy výškového polygonu jsou zaobleny výškovými zakružovacími oblouky o poloměrech 50 – 1000m.

Stávající základní příčný sklon vozovky silnice je nově reprofilací upraven na hodnotu 2,5%. Ve směru nájezdu na D7 je navržen jednostranný příčný sklon z důvodu navazujícího směrového oblouku. V místech napojení na OK nebo na stávající stav se tato hodnota mění a přizpůsobuje se sklonům na OK nebo na stávajícím stavu.

Nezpevněná krajnice má sklon 8,0% a bude pro zajištění řádného odvodu srážkové vody z povrchu komunikace upravena do úrovně -4cm pod úroveň přilehlé obrusné vrstvy vozovky.

5.3 Varianta 2

Situační řešení

Ve Variantě 2 je také navržena okružní křižovatka, rozdíl oproti Variantě 1 je v napojení křižovatkových větví na okružní křižovatku. Tato varianta byla navržena s mimostředním napojením os jednotlivých větví a s tečným výjezdem vozidel z okružního pásu, při zachování majetkových poměrů. Šířky zpevnění jednotlivých větví křižovatky jsou shodné s Variantou 1.

Okružní křižovatka je navržena dle TP 135. Průměr OK je 40m, šířka jízdního pásu je 5,1m, šířka pojezděného prstence je 1,2m.

Šířka vjezdů na OK je 6,0 m. Šířka výjezdů z OK je 5,5 m. Šířky vjezdů a výjezdů z OK byly prověřeny obalovými křivkami dle TP 171.

Výškové řešení

Výškové řešení je shodné s Variantou 1.

6.3 Varianta 3

Situační řešení

V této Variantě je křižovatka řešena, jako průsečná. Snahou bylo co nejvíce napřímít hlavní komunikaci v prostoru křižovatky, v rámci pozemků ve vlastnictví kraje a státu.

Na silnici III/00719 je navržen směrový oblouk o poloměru 350 m. středový úhel je zde roven 20° , tento oblouk proto není opatřen přechodnicemi. Je zde navržen pruh pro odbočení vlevo ve směru od Libochoviček. Pruh pro odbočení vlevo je navržen o šířce 3,25 m. Jednotlivé skladebné prvky pruhu pro odbočení vlevo: $L_v = 55$ m, $L_d = 30$ m a $L_c = 12$ m. Z důvodu uvažovaného pruhu pro odbočení vlevo je návrhová rychlost $v_n = 70$ km/h. Všechny větve křižovatky pro pravé odbočení jsou rozšířeny. Toto rozšíření vždy odpovídá hodnotě v ČSN 736102 pro daný poloměr větve. Základní šířka jízdních pruhů je 3,5 m. Tato hodnota se mění v místech napojení na stávající stav.

Výškové řešení

Návrh výškového řešení se snaží plně kopírovat stávající stav. Výškové řešení plynule navazuje na stávající plochy komunikací a respektuje zajištění odvedení srážkových vod z vozovky pomocí příčných a podélných spádů. Navržené podélné sklony se pohybují v rozmezí 0,69% do 2,94%. Lomy výškového polygonu jsou zaobleny výškovými zakružovacími oblouky o poloměrech 100 – 5500m.

Stávající základní příčný sklon vozovky silnice je nově reprofilací upraven na hodnotu 2,5%. Ve směru nájezdu na D7 je navržen jednostranný příčný sklon z důvodu navazujícího směrového oblouku. Ve směrovém oblouku na silnici III/00719 je navrženo klopení ve sklonu 2,5%

Nezpevněná krajnice má sklon 8,0% a bude pro zajištění řádného odvodu srážkové vody z povrchu komunikace upravena do úrovně -4cm pod úroveň přilehlé obrusné vrstvy vozovky.

6.4 Varianta 4

Situační řešení

V této Variantě je křižovatka řešena jako průsečná. Tato Varianta je pojata, jako velkorysá. Pruh pro odbočení vlevo je navržen na silnici III/00719 v obou směrech. Díky svým větším půdorysným rozměrům křižovatka zasahuje do pozemků soukromých vlastníků. Při realizování této varianty by tedy muselo dojít k výkupu pozemků.

Na silnici III/00719 je navržen směrový oblouk o poloměru 400 m. středový úhel je zde menší než 20° , tento oblouk proto není opatřen přechodnicemi. Trasa na silnici III/00719 je staničena ve směru na Libochovičky, délka úpravy je 159,941 m. Zbylé větve křižovatky jsou trasovány zvlášť, obě od bodu křížení. Na větvi směrem na Stehelčevy je při napojení na stávající stav navržen směrový oblouk o poloměru 190 m. Délka úpravy této větve je 53,969 m. Na větvi směřující na dálnici D7 se směrový oblouk nenachází, délka úpravy je 31,202 m.

Oba zmíněné pruhy pro odbočení vlevo jsou navrženy o šířce 3,25 m. Jednotlivé skladebné prvky pruhu pro odbočení vlevo ve směru od Libochoviček: $L_v = 35$ m, $L_d = 30$ m a $L_c = 12$ m. Z důvodu uvažovaného pruhu pro odbočení vlevo je návrhová rychlost $v_n = 70$ km/h. Pruh pro odbočení vlevo ve směru od Buštěhradu nenabývá potřebných parametrů dle ČSN 736102 z důvodu výskytu jiné křižovatky na silnici III/00719, projektant navrhl tento pruh v jeho maximální možné délce 55 m. Všechny větve křižovatky pro pravé odbočení jsou rozšířeny. Toto rozšíření vždy odpovídá hodnotě v ČSN 736102 pro daný poloměr větve. Základní šířka jízdních pruhů je 3,5 m. Tato hodnota se mění v místech napojení na stávající stav.

Výškové řešení

Návrh výškového řešení se snaží plně kopírovat stávající stav. Výškové řešení plynule navazuje na stávající plochy komunikací a respektuje zajištění odvedení srážkových vod z vozovky pomocí příčných a podélných spádů. Navržené podélné sklony se pohybují v rozmezí 0,69% do 2,94%. Lomy výškového polygonu jsou zaobleny výškovými zakružovacími oblouky o poloměrech 100 – 5500m.

Stávající základní příčný sklon vozovky silnice je nově reprofilací upraven na hodnotu 2,5%. Ve směru nájezdu na D7 je navržen jednostranný příčný sklon z důvodu navazujícího směrového oblouku. Ve směrovém oblouku na silnici III/00719 je navrženo klopení ve sklonu 2,5%

Nezpevněná krajnice má sklon 8,0% a bude pro zajištění řádného odvodu srážkové vody z povrchu komunikace upravena do úrovně –4cm pod úroveň přilehlé obrusné vrstvy vozovky.

6 Závěr a doporučení

Největším problémem zájmového území je jeho nepřehlednost a z toho plynoucí vysoká nehodovost. Všechny 4 varianty se snaží tento problém řešit. Vypracované varianty návrhu můžeme dále rozdělit, byly navrženy dvě okružní křižovatky a dvě průsečné křižovatky.

Navržené průsečné křižovatky jsou částečně zkanalizované. Navržené řešení v obou variantách uvažuje s odstraněním přebytečných zpevněných ploch. Tyto aspekty návrhu by měly vést k větší přehlednosti při průjezdu. V návrhu byla snaha trasu hlavní komunikace, co možná nejvíce napřímit, ale kvůli místním poměrům tento problém nelze odstranit dostatečně. Na základě ověření rozhledových trojúhelníků by se napojení obou vedlejších komunikací muselo opatřit dopravní značkou P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“.

V návrhu obou jednopruhových okružních křižovatek se rovněž uvažuje s odstraněním přebytečných zpevněných ploch. Okružní křižovatka v našem případě navíc, oproti průsečné křižovatce, eliminuje problém, kdy se bod křížení nachází ve výškovém vrcholu. Silnice III/00719 se ve směru na Buštěhrad zužuje na šířku jízdního pruhu cca 2,75 m, tento fakt nepřispívá k optickému navedení řidiče po hlavní komunikaci. Dopravním průzkumem byly na větvích křižovatky zjištěny intenzity (viz příloha č.2 této průvodní zprávy), které zcela neodpovídají rozložení současným preferencím na průsečné křižovatce. Dle územního plánu města Buštěhrad se do této křižovatky v budoucnu připojí obchvat města.

Na základě výše popsaných skutečností se jeví, jako jednoznačně lepší ten návrh uvažující s okružní křižovatkou. Ze dvou variant OK byla k dalšímu rozpracování vybrána Varianta 1.

7 Seznam příloh Průvodní zprávy

Příloha č.1 Fotodokumentace

Příloha č.2 Stanovení intenzit dopravy

V Praze, leden 2019

Bc. Martin Karda

Příloha č.1: Fotodokumentace



Obrázek 1: III/00719 směr Buštěhrad, odstavené NA v prostoru křižovatky



Obrázek 2: III/00719 směr Buštěhrad, NA otáčející se v prostoru křižovatky



Obrázek 3: III/00719 směr Buštěhrad, zúžení hlavní komunikace



Obrázek 4: III/00719 směr Libochovičky, pohled na most



Obrázek 5: III/00719 směr Libochovičky



Obrázek 6: výjezd z D7, odstavené NA v prostoru křižovatky

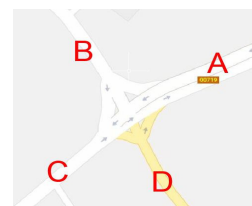


Obrázek 7: III/10145 pohled do křižovatky, odstavený OA v prostoru křižovatky

Výsledky dopravního průzkumu

INTENZITA DOPRAVY KŘIŽOVATKA BOUCHALKA

| KATEGORIE | POPIS | SMĚR A -> B | | | | | | | |
|-----------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | 7:00 - 7:15 | 7:15 - 7:30 | 7:30 - 7:45 | 7:45 - 8:00 | 8:00 - 8:15 | 8:15 - 8:30 | 8:30 - 8:45 | 8:45 - 9:00 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | 1 | | 2 | 2 | 1 | 0 | 3 | 1 |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 - 10t) bez přívěsů | | 1 | 1 | 2 | | 3 | 1 | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 - 10t) s přívěsy | 2 | 2 | 1 | | | 2 | 1 | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | 2 | 3 | 5 | 2 | 3 | 1 | 4 | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | 1 | | | 1 | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | 1 | | | | | |
| A | Autobusy | 1 | | | 1 | | | 1 | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 27 | 41 | 42 | 49 | 38 | 41 | 33 | 29 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | 1 | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 33 | 48 | 52 | 56 | 44 | 47 | 43 | 30 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 38 | 55 | 61 | 61 | 47,8 | 53 | 50 | 30 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 6,9 | 9,7 | 10,3 | 5 | 5,1 | 7,5 | 8,1 | 0,1 |



KOEFICIENTY ZOHLEDNĚNÍ DOPRAVNÍHO PROUDU

| | | |
|-----------|---|-----|
| O, LN | = | 1,0 |
| SN, TN, A | = | 2,0 |
| NSN, AK | = | 3,0 |
| M | = | 0,8 |

= 200 voz/h
 = 224,8 voz/h
 = 30,1 voz/h

| KATEGORIE | POPIS | SMĚR A -> B | | | | | | | |
|-----------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | | 15:30 - 15:45 | 15:45 - 16:00 | 16:00 - 16:15 | 16:15 - 16:30 | 16:30 - 16:45 | 16:45 - 17:00 | 17:00 - 17:15 | 17:15 - 17:30 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | 2 | 2 | 4 | | 3 | 1 | 2 | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 - 10t) bez přívěsů | 1 | 2 | 1 | 1 | | | 2 | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 - 10t) s přívěsy | | 3 | 2 | 2 | 3 | 1 | | 1 |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | 4 | 3 | 1 | 5 | 1 | 3 | 5 | 2 |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | 1 | | | 1 | | | 1 |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | 1 | | |
| A | Autobusy | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 31 | 35 | 34 | 46 | 51 | 47 | 49 | 40 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 39 | 46 | 43 | 54 | 60 | 53 | 59 | 44 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 45 | 55 | 48 | 62 | 66 | 59 | 67 | 48 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 6,1 | 12,7 | 7,1 | 9,7 | 10 | 7,3 | 8 | 5,9 |

= 226 voz/h
 = 254 voz/h
 = 39,5 voz/h

| KATEGORIE | POPIS | SMĚR B -> A | | | | | | | |
|-----------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | 7:00 - 7:15 | 7:15 - 7:30 | 7:30 - 7:45 | 7:45 - 8:00 | 8:00 - 8:15 | 8:15 - 8:30 | 8:30 - 8:45 | 8:45 - 9:00 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | 2 | | 1 | 1 | | | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | 1 | 1 | | | 2 | 1 | | 1 |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | 1 | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | 2 | 1 | | 1 | 3 | | 2 | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | 1 | | | | | | 1 |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | 1 | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 6 | 5 | 8 | 8 | 10 | 11 | 8 | 6 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 9 | 10 | 10 | 10 | 16 | 12 | 10 | 8 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 12 | 13 | 13 | 11 | 21 | 13 | 12 | 10 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 2,9 | 4,1 | 4,2 | 1,1 | 4,9 | 0,9 | 2 | 2,9 |



KOEFICIENTY ZOHLEDNĚNÍ DOPRAVNÍHO PROUDU

| | | |
|-----------|---|-----|
| O, LN | = | 1,0 |
| SN, TN, A | = | 2,0 |
| NSN, AK | = | 3,0 |
| M | = | 0,8 |

= 48 voz/h

= 58 voz/h

= 14,3 voz/h

| KATEGORIE | POPIS | SMĚR B -> A | | | | | | | |
|-----------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | | 15:30 - 15:45 | 15:45 - 16:00 | 16:00 - 16:15 | 16:15 - 16:30 | 16:30 - 16:45 | 16:45 - 17:00 | 17:00 - 17:15 | 17:15 - 17:30 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | 1 | | 1 | | 2 | 1 | | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | 2 | | | 1 | | 2 | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | 1 | 1 | | 1 | 1 | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | 1 | 1 | 2 | | 2 | | 1 | 1 |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | 1 | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 4 | 5 | 5 | 9 | 4 | 6 | 6 | 5 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | 1 | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 6 | 8 | 10 | 11 | 9 | 8 | 10 | 6 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 7 | 11 | 14 | 11,8 | 12 | 9 | 14 | 7 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 1,1 | 2,8 | 6 | 1,9 | 3,1 | 2 | 4,7 | 1 |

= 38 voz/h

= 48,8 voz/h

= 13,8 voz/h

| | | SMĚR A -> C | | | | | | | |
|-----------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| KATEGORIE | POPIS | 7:00 - 7:15 | 7:15 - 7:30 | 7:30 - 7:45 | 7:45 - 8:00 | 8:00 - 8:15 | 8:15 - 8:30 | 8:30 - 8:45 | 8:45 - 9:00 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | 1 | | 1 | 2 | | 1 | 1 | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 6 | 8 | 10 | 4 | 9 | 10 | 4 | 5 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 7 | 8 | 11 | 6 | 9 | 11 | 5 | 5 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 7 | 8 | 11 | 6 | 9 | 11 | 5 | 5 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 0,1 | 0 | 0,1 | 0,2 | 0 | 0,1 | 0,1 | 0 |



| KOEFICIENTY ZOHLEDNĚNÍ DOPRAVNÍHO PROUDU | | |
|--|---|-----|
| O, LN | = | 1,0 |
| SN, TN, A | = | 2,0 |
| NSN, AK | = | 3,0 |
| M | = | 0,8 |

= 37 voz/h
 = 37 voz/h
 = 0,4 voz/h

| | | SMĚR A -> C | | | | | | | |
|-----------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| KATEGORIE | POPIS | 15:30 - 15:45 | 15:45 - 16:00 | 16:00 - 16:15 | 16:15 - 16:30 | 16:30 - 16:45 | 16:45 - 17:00 | 17:00 - 17:15 | 17:15 - 17:30 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | 1 | | 2 | 1 | | 1 | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 4 | 5 | 6 | 10 | 7 | 8 | 9 | 4 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | 1 | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 4 | 6 | 6 | 12 | 8 | 8 | 11 | 4 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 4 | 6 | 6 | 12 | 8 | 8 | 10,8 | 4 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 0 | 0,1 | 0 | 0,2 | 0,1 | 0 | 0,1 | 0 |

= 39 voz/h
 = 39 voz/h
 = 0,4 voz/h

| | | SMĚR C->A | | | | | | | |
|-----------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| KATEGORIE | POPIS | 7:00 - 7:15 | 7:15 - 7:30 | 7:30 - 7:45 | 7:45 - 8:00 | 8:00 - 8:15 | 8:15 - 8:30 | 8:30 - 8:45 | 8:45 - 9:00 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | 1 | | 1 | 1 | | | 1 |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 5 | 4 | 9 | 5 | 10 | 9 | 4 | 5 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 5 | 5 | 9 | 6 | 11 | 9 | 4 | 6 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 5 | 5 | 9 | 6 | 11 | 9 | 4 | 6 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 0 | 0,1 | 0 | 0,1 | 0,1 | 0 | 0 | 0,1 |



| KOEFICIENTY ZOHLEDNĚNÍ DOPRAVNÍHO PROUDU | | |
|--|---|-----|
| O, LN | = | 1,0 |
| SN, TN, A | = | 2,0 |
| NSN, AK | = | 3,0 |
| M | = | 0,8 |

= 35 voz/h

= 35 voz/h

= 0,3 voz/h

| | | SMĚR C->A | | | | | | | |
|-----------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| KATEGORIE | POPIS | 15:30 - 15:45 | 15:45 - 16:00 | 16:00 - 16:15 | 16:15 - 16:30 | 16:30 - 16:45 | 16:45 - 17:00 | 17:00 - 17:15 | 17:15 - 17:30 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | 1 | | 1 | 1 | | | | 1 |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 8 | 11 | 10 | 8 | 7 | 8 | 6 | 6 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | 1 | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 9 | 11 | 11 | 9 | 8 | 8 | 6 | 7 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 9 | 11 | 11 | 9 | 7,8 | 8 | 6 | 7 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 0,1 | 0 | 0,1 | 0,1 | 0 | 0 | 0 | 0,1 |

= 39 voz/h

= 38,8 voz/h

= 0,3 voz/h

| | | SMĚR B->C | | | | | | | |
|-----------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| KATEGORIE | POPIS | 7:00 - 7:15 | 7:15 - 7:30 | 7:30 - 7:45 | 7:45 - 8:00 | 8:00 - 8:15 | 8:15 - 8:30 | 8:30 - 8:45 | 8:45 - 9:00 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | 1 | 1 | | 2 | | 1 | 1 | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 8 | 11 | 9 | 11 | 7 | 9 | 10 | 8 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 9 | 12 | 9 | 13 | 7 | 10 | 11 | 8 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 9 | 12 | 9 | 13 | 7 | 10 | 11 | 8 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 0,1 | 0,1 | 0 | 0,2 | 0 | 0,1 | 0,1 | 0 |



| KOEFIČENTY ZOHLEDNĚNÍ DOPRAVNÍHO PROUDU | | |
|---|---|-----|
| O, LN | = | 1,0 |
| SN, TN, A | = | 2,0 |
| NSN, AK | = | 3,0 |
| M | = | 0,8 |

= 41 voz/h
 = 41 voz/h
 = 0,4 voz/h

| | | SMĚR B->C | | | | | | | |
|-----------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| KATEGORIE | POPIS | 15:30 - 15:45 | 15:45 - 16:00 | 16:00 - 16:15 | 16:15 - 16:30 | 16:30 - 16:45 | 16:45 - 17:00 | 17:00 - 17:15 | 17:15 - 17:30 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | 1 | | 1 | 1 | | | | 1 |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 8 | 9 | 10 | 11 | 9 | 12 | 11 | 9 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 9 | 9 | 11 | 12 | 9 | 12 | 11 | 10 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 9 | 9 | 11 | 12 | 9 | 12 | 11 | 10 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 0,1 | 0 | 0,1 | 0,1 | 0 | 0 | 0 | 0,1 |

= 44 voz/h
 = 44 voz/h
 = 0,3 voz/h

| | | SMĚR C-> B | | | | | | | |
|-----------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| KATEGORIE | POPIS | 7:00 - 7:15 | 7:15 - 7:30 | 7:30 - 7:45 | 7:45 - 8:00 | 8:00 - 8:15 | 8:15 - 8:30 | 8:30 - 8:45 | 8:45 - 9:00 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | 1 | 1 | 1 | | | 1 | | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 11 | 12 | 9 | 10 | 14 | 9 | 8 | 9 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | 1 | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 12 | 13 | 11 | 10 | 14 | 10 | 8 | 9 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 12 | 13 | 10,8 | 10 | 14 | 10 | 8 | 9 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0 | 0 | 0,1 | 0 | 0 |



| KOEFICIENTY ZOHLEDNĚNÍ DOPRAVNÍHO PROUDU | | |
|--|---|-----|
| O, LN | = | 1,0 |
| SN, TN, A | = | 2,0 |
| NSN, AK | = | 3,0 |
| M | = | 0,8 |

= 48 voz/h
= 47,8 voz/h
= 0,3 voz/h

| | | SMĚR C-> B | | | | | | | |
|-----------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| KATEGORIE | POPIS | 15:30 - 15:45 | 15:45 - 16:00 | 16:00 - 16:15 | 16:15 - 16:30 | 16:30 - 16:45 | 16:45 - 17:00 | 17:00 - 17:15 | 17:15 - 17:30 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | 1 | | 1 | 1 | | | 1 |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 8 | 9 | 11 | 9 | 6 | 12 | 8 | 7 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | 1 | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 8 | 10 | 11 | 10 | 8 | 12 | 8 | 8 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 8 | 10 | 11 | 10 | 7,8 | 12 | 8 | 8 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 0 | 0,1 | 0 | 0,1 | 0,1 | 0 | 0 | 0,1 |

= 41 voz/h
= 40,8 voz/h
= 0,3 voz/h

| | | SMĚR C->D | | | | | | | |
|-----------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| KATEGORIE | POPIS | 7:00 - 7:15 | 7:15 - 7:30 | 7:30 - 7:45 | 7:45 - 8:00 | 8:00 - 8:15 | 8:15 - 8:30 | 8:30 - 8:45 | 8:45 - 9:00 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | 1 | | 1 | | 1 | | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 6 | 5 | 8 | 3 | 7 | 9 | 10 | 6 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 6 | 6 | 8 | 4 | 7 | 10 | 10 | 6 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 6 | 6 | 8 | 4 | 7 | 10 | 10 | 6 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 0 | 0,1 | 0 | 0,1 | 0 | 0,1 | 0 | 0 |



| KOEFICIENTY ZOHLEDNĚNÍ DOPRAVNÍHO PROUDU | | |
|--|---|-----|
| O, LN | = | 1,0 |
| SN, TN, A | = | 2,0 |
| NSN, AK | = | 3,0 |
| M | = | 0,8 |

= 31 voz/h

= 31 voz/h

= 0,2 voz/h

| | | SMĚR C->D | | | | | | | |
|-----------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| KATEGORIE | POPIS | 15:30 - 15:45 | 15:45 - 16:00 | 16:00 - 16:15 | 16:15 - 16:30 | 16:30 - 16:45 | 16:45 - 17:00 | 17:00 - 17:15 | 17:15 - 17:30 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | 1 | | | 1 | | 1 | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 6 | 5 | 3 | 7 | 9 | 6 | 8 | 10 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 6 | 6 | 3 | 7 | 10 | 6 | 9 | 10 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 6 | 6 | 3 | 7 | 10 | 6 | 9 | 10 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 0 | 0,1 | 0 | 0 | 0,1 | 0 | 0,1 | 0 |

= 35 voz/h

= 35 voz/h

= 0,2 voz/h

| | | SMĚR D->C | | | | | | | |
|-----------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| KATEGORIE | POPIS | 7:00 - 7:15 | 7:15 - 7:30 | 7:30 - 7:45 | 7:45 - 8:00 | 8:00 - 8:15 | 8:15 - 8:30 | 8:30 - 8:45 | 8:45 - 9:00 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | 1 | | | 1 | | 1 | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 6 | 7 | 5 | 8 | 7 | 9 | 7 | 6 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 6 | 8 | 5 | 8 | 8 | 10 | 7 | 6 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 6 | 8 | 5 | 8 | 8 | 10 | 7 | 6 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 0 | 0,1 | 0 | 0 | 0,1 | 0,1 | 0 | 0 |



| KOEFICIENTY ZOHLEDNĚNÍ DOPRAVNÍHO PROUDU | | |
|--|---|-----|
| O, LN | = | 1,0 |
| SN, TN, A | = | 2,0 |
| NSN, AK | = | 3,0 |
| M | = | 0,8 |

= 33 voz/h
 = 33 voz/h
 = 0,2 voz/h

| | | SMĚR D->C | | | | | | | |
|-----------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| KATEGORIE | POPIS | 15:30 - 15:45 | 15:45 - 16:00 | 16:00 - 16:15 | 16:15 - 16:30 | 16:30 - 16:45 | 16:45 - 17:00 | 17:00 - 17:15 | 17:15 - 17:30 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | 1 | 1 | | | | 1 | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 9 | 11 | 8 | 6 | 9 | 11 | 10 | 9 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | 1 | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 9 | 12 | 9 | 6 | 9 | 11 | 12 | 9 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 9 | 12 | 9 | 6 | 9 | 11 | 11,8 | 9 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 0 | 0,1 | 0,1 | 0 | 0 | 0 | 0,1 | 0 |

= 41 voz/h
 = 40,8 voz/h
 = 0,2 voz/h

| | | SMĚR A -> D | | | | | | | |
|-----------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| KATEGORIE | POPIS | 7:00 - 7:15 | 7:15 - 7:30 | 7:30 - 7:45 | 7:45 - 8:00 | 8:00 - 8:15 | 8:15 - 8:30 | 8:30 - 8:45 | 8:45 - 9:00 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | 2 | | 1 | | | 1 | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | 1 | 1 | | 1 | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | 1 | | | 1 | | | 1 |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | 1 | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 10 | 9 | 7 | 6 | 8 | 8 | 9 | 4 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 10 | 12 | 8 | 9 | 9 | 9 | 11 | 4 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 10 | 13 | 9 | 11 | 10 | 10 | 12 | 4 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 0 | 2,1 | 0,9 | 2 | 1,9 | 0,9 | 2 | 0 |



| KOEFIČIENTY ZOHLEDNĚNÍ DOPRAVNÍHO PROUDU | | |
|--|---|-----|
| O, LN | = | 1,0 |
| SN, TN, A | = | 2,0 |
| NSN, AK | = | 3,0 |
| M | = | 0,8 |

= 39 voz/h

= 43 voz/h

= 6,8 voz/h

| | | SMĚR A -> D | | | | | | | |
|-----------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| KATEGORIE | POPIS | 15:30 - 15:45 | 15:45 - 16:00 | 16:00 - 16:15 | 16:15 - 16:30 | 16:30 - 16:45 | 16:45 - 17:00 | 17:00 - 17:15 | 17:15 - 17:30 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | 1 | | | 2 | | 1 | | 1 |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | 1 | | | 1 | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 12 | 10 | 9 | 14 | 13 | 9 | 12 | 10 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 13 | 12 | 10 | 17 | 14 | 11 | 13 | 11 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 14 | 13 | 10 | 19 | 15 | 12 | 13 | 12 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 0,9 | 2 | 0,1 | 1,9 | 1,9 | 1 | 0,1 | 0,9 |

= 55 voz/h

= 58 voz/h

= 5,9 voz/h

| | | SMĚR D-> A | | | | | | | |
|-----------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| KATEGORIE | POPIS | 7:00 - 7:15 | 7:15 - 7:30 | 7:30 - 7:45 | 7:45 - 8:00 | 8:00 - 8:15 | 8:15 - 8:30 | 8:30 - 8:45 | 8:45 - 9:00 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | 1 | | | 1 | | | 1 | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | 1 | | | | | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 9 | 8 | 10 | 11 | 8 | 7 | 6 | 10 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 10 | 9 | 10 | 12 | 8 | 7 | 7 | 10 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 10 | 10 | 10 | 12 | 8 | 7 | 7 | 10 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 0,1 | 0,9 | 0 | 0,1 | 0 | 0 | 0,1 | 0 |



| KOEFIČIENTY ZOHLEDNĚNÍ DOPRAVNÍHO PROUDU | | |
|--|---|-----|
| O, LN | = | 1,0 |
| SN, TN, A | = | 2,0 |
| NSN, AK | = | 3,0 |
| M | = | 0,8 |

= 41 voz/h

= 42 voz/h

= 1,1 voz/h

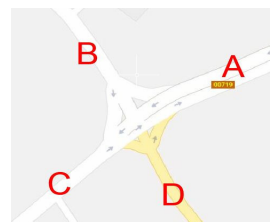
| | | SMĚR D-> A | | | | | | | |
|-----------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| KATEGORIE | POPIS | 15:30 - 15:45 | 15:45 - 16:00 | 16:00 - 16:15 | 16:15 - 16:30 | 16:30 - 16:45 | 16:45 - 17:00 | 17:00 - 17:15 | 17:15 - 17:30 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | | 1 | | | 1 | 1 | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | 1 | | | 1 | | | 1 | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 9 | 11 | 12 | 9 | 10 | 8 | 7 | 10 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 10 | 11 | 13 | 10 | 10 | 9 | 9 | 10 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 11 | 11 | 13 | 11 | 10 | 9 | 10 | 10 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 0,9 | 0 | 0,1 | 0,9 | 0 | 0,1 | 1 | 0 |

= 44 voz/h

= 46 voz/h

= 1,9 voz/h

| KATEGORIE | POPIS | SMĚR B -> D | | | | | | | | |
|-----------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|
| | | 7:00 - 7:15 | 7:15 - 7:30 | 7:30 - 7:45 | 7:45 - 8:00 | 8:00 - 8:15 | 8:15 - 8:30 | 8:30 - 8:45 | 8:45 - 9:00 | |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | 1 | | 2 | 1 | | 1 | 1 | | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | 1 | | 1 | 1 | 1 | | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | 2 | | 2 | | 2 | 1 | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | 1 | 1 | 1 | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | 1 | | | 2 | | 2 | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | | |
| A | Autobusy | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 41 | 51 | 47 | 49 | 53 | 42 | 46 | 52 | |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | 1 | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 43 | 55 | 51 | 54 | 58 | 47 | 51 | 52 | |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 44 | 59 | 53 | 58 | 63 | 49,8 | 55 | 52 | |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 1,1 | 6,7 | 2,2 | 5,8 | 6,9 | 4,8 | 7 | 0 | |



| KOEFIČIENTY ZOHLEDNĚNÍ DOPRAVNÍHO PROUDU | | |
|--|---|-----|
| O, LN | = | 1,0 |
| SN, TN, A | = | 2,0 |
| NSN, AK | = | 3,0 |
| M | = | 0,8 |

= 218 voz/h
 = 233 voz/h
 = 21,6 voz/h

| KATEGORIE | POPIS | SMĚR B -> D | | | | | | | | |
|-----------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--|
| | | 15:30 - 15:45 | 15:45 - 16:00 | 16:00 - 16:15 | 16:15 - 16:30 | 16:30 - 16:45 | 16:45 - 17:00 | 17:00 - 17:15 | 17:15 - 17:30 | |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | 1 | | 1 | | | 2 | 1 | | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | 1 | 1 | | 1 | | | 1 | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | 2 | | 2 | 2 | | 1 | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | 2 | 1 | | 2 | 1 | | 1 | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | 1 | | | 2 | | | 1 | 2 | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | 1 | 1 | | 1 | | 1 | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 21 | 24 | 28 | 33 | 26 | 27 | 23 | 26 | |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 25 | 28 | 34 | 37 | 30 | 31 | 26 | 30 | |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 28 | 32 | 39 | 41 | 34 | 33 | 28 | 34 | |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 5,9 | 3,9 | 6,8 | 7,8 | 3,9 | 3,1 | 3,1 | 5,9 | |

= 129 voz/h
 = 146 voz/h
 = 22,4 voz/h

| | | SMĚR D-> B | | | | | | | |
|-----------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| KATEGORIE | POPIS | 7:00 - 7:15 | 7:15 - 7:30 | 7:30 - 7:45 | 7:45 - 8:00 | 8:00 - 8:15 | 8:15 - 8:30 | 8:30 - 8:45 | 8:45 - 9:00 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | 1 | 1 | | 1 | | 1 | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | | 2 | | | | 1 |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | 2 | | | 1 | | | 1 |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | 1 | | 1 | 2 | | 1 | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 6 | 8 | 10 | 9 | 17 | 16 | 10 | 9 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 7 | 12 | 12 | 12 | 22 | 16 | 13 | 11 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 8 | 15 | 13 | 15 | 26 | 16 | 15 | 13 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 1 | 4,9 | 1,1 | 2,8 | 5 | 0 | 2,1 | 2,8 |



| KOEFIČIENTY ZOHLEDNĚNÍ DOPRAVNÍHO PROUDU | | |
|--|---|-----|
| O, LN | = | 1,0 |
| SN, TN, A | = | 2,0 |
| NSN, AK | = | 3,0 |
| M | = | 0,8 |

= 63 voz/h

= 72 voz/h

= 13,8 voz/h

| | | SMĚR D-> B | | | | | | | |
|-----------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| KATEGORIE | POPIS | 15:30 - 15:45 | 15:45 - 16:00 | 16:00 - 16:15 | 16:15 - 16:30 | 16:30 - 16:45 | 16:45 - 17:00 | 17:00 - 17:15 | 17:15 - 17:30 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | 1 | | | 1 | 2 | | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | 1 | | | | 1 | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | 1 | 1 | | 1 | | 1 | 1 |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | 1 | 1 | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 6 | 8 | 9 | 10 | 7 | 9 | 11 | 9 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 8 | 11 | 11 | 12 | 12 | 12 | 13 | 11 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 10 | 13 | 13 | 14 | 16 | 13 | 15 | 13 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 2,9 | 2 | 2 | 2,9 | 6 | 1,1 | 2 | 1,9 |

= 49 voz/h

= 58 voz/h

= 12,9 voz/h

PROGNÓZA DOPRAVY

Poznámka:

- Použita byla metoda jednotného součinitele vývoje dle TP 225 - Prognóza intenzit automobilové dopravy (06/2018)
- Vstupní hodnoty vycházejí z dopravního průzkumu vizVýsledky dopravního průzkumu
- Vozidla byla rozdělena do skupiny, dle následující tabulky z TP 225
- Byla určena špičková hodina, která byla pomocí koeficientů vývoje intenzit dopravy převedena na požadovaná období

Tabulka 1 – Skupiny vozidel pro prognózu intenzit dopravy

| Skupina vozidel | Druhy vozidel |
|-----------------------------------|---|
| A – Osobní vozidla | O – Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy M – Jednostopá motorová vozidla |
| B – Lehká nákladní vozidla | LN – Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy |
| C – Těžká vozidla | SN – Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10 t) bez přívěsů SNP – Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10 t) s přívěsy TN – Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10 t) bez přívěsů TNP – Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10 t) s přívěsy NSN – Návěsové soupravy nákladních vozidel A – Autobusy AK – Autobusy kloubové TR – Traktory bez přívěsů TRP – Traktory s přívěsy |

A -> B

Současný stav (11 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 170,0 | voz/h |
| | B | 6,0 | voz/h |
| | C | 20,0 | voz/h |
| | Σ | 196,0 | |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravykpiA = 0,95
kpiB = 0,94
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 161,5 | voz/h |
| | B | 5,6 | voz/h |
| | C | 19,6 | voz/h |
| | Σ | 186,7 | |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 177,7 | voz/h |
| | B | 6,4 | voz/h |
| | C | 20,6 | voz/h |
| | Σ | 204,6 | |

kpiA = 1,1
kpiB = 1,13
kpiC = 1,05

Rok 2045

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 229,3 | voz/h |
| | B | 9,6 | voz/h |
| | C | 26,1 | voz/h |
| | Σ | 265,0 | |

kpiA = 1,42
kpiB = 1,7
kpiC = 1,33

PROGNÓZA DOPRAVY

Poznámka:

- Použita byla metoda jednotného součinitele vývoje dle TP 225 - Prognóza intenzit automobilové dopravy (06/2018)
- Vstupní hodnoty vycházejí z dopravního průzkumu vizVýsledky dopravního průzkumu
- Vozidla byla rozdělena do skupiny, dle následující tabulky z TP 225
- Byla určena špičková hodina, která byla pomocí koeficientů vývoje intenzit dopravy převedena na požadovaná období

Tabulka 1 – Skupiny vozidel pro prognózu intenzit dopravy

| Skupina vozidel | Druhy vozidel |
|-----------------------------------|---|
| A – Osobní vozidla | O – Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy M – Jednostopá motorová vozidla |
| B – Lehká nákladní vozidla | LN – Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy |
| C – Těžká vozidla | SN – Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10 t) bez přívěsů SNP – Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10 t) s přívěsy TN – Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10 t) bez přívěsů TNP – Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10 t) s přívěsy NSN – Návěsové soupravy nákladních vozidel A – Autobusy AK – Autobusy kloubové TR – Traktory bez přívěsů TRP – Traktory s přívěsy |

A -> B

Současný stav (11 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 170,0 | voz/h |
| | B | 6,0 | voz/h |
| | C | 20,0 | voz/h |
| Σ | | 196,0 | |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravykpiA = 0,95
kpiB = 0,94
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 161,5 | voz/h |
| | B | 5,6 | voz/h |
| | C | 19,6 | voz/h |
| Σ | | 186,7 | |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 177,7 | voz/h |
| | B | 6,4 | voz/h |
| | C | 20,6 | voz/h |
| Σ | | 204,6 | |

kpiA = 1,1
kpiB = 1,13
kpiC = 1,05

Rok 2045

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 229,3 | voz/h |
| | B | 9,6 | voz/h |
| | C | 26,1 | voz/h |
| Σ | | 265,0 | |

kpiA = 1,42
kpiB = 1,7
kpiC = 1,33

B -> A

Současný stav (11 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 37,0 | voz/h |
| | B | 2,0 | voz/h |
| | C | 9,0 | voz/h |
| Σ | | 48,0 | |

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 35,2 | voz/h |
| | B | 1,9 | voz/h |
| | C | 8,8 | voz/h |
| Σ | | 45,9 | |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 38,7 | voz/h |
| | B | 2,1 | voz/h |
| | C | 9,3 | voz/h |
| Σ | | 50,1 | |

Rok 2045

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 49,9 | voz/h |
| | B | 3,2 | voz/h |
| | C | 11,7 | voz/h |
| Σ | | 64,8 | |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravy

kpiA = 0,95

kpiB = 0,94

kpiC = 0,98

kpiA = 1,1

kpiB = 1,13

kpiC = 1,05

kpiA = 1,42

kpiB = 1,7

kpiC = 1,33

A -> C

Současný stav (11 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 34,0 | voz/h |
| | B | 4,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 38,0 | |

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 32,3 | voz/h |
| | B | 3,8 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 36,1 | |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 35,5 | voz/h |
| | B | 4,2 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 39,8 | |

Rok 2045

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 45,9 | voz/h |
| | B | 6,4 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 52,3 | |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravy

kpiA = 0,95

kpiB = 0,94

kpiC = 0,98

kpiA = 1,1

kpiB = 1,13

kpiC = 1,05

kpiA = 1,42

kpiB = 1,7

kpiC = 1,33

C -> A

Současný stav (11 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 33,0 | voz/h |
| | B | 2,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 35,0 | |

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 31,4 | voz/h |
| | B | 1,9 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 33,2 | |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 34,5 | voz/h |
| | B | 2,1 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 36,6 | |

Rok 2045

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 44,5 | voz/h |
| | B | 3,2 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 47,7 | |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravy

kpiA = 0,95

kpiB = 0,94

kpiC = 0,98

kpiA = 1,1

kpiB = 1,13

kpiC = 1,05

kpiA = 1,42

kpiB = 1,7

kpiC = 1,33

B -> C

Současný stav (11 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 42,0 | voz/h |
| | B | 2,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 44,0 | |

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 39,9 | voz/h |
| | B | 1,9 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 41,8 | |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 43,9 | voz/h |
| | B | 2,1 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 46,0 | |

Rok 2045

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 56,7 | voz/h |
| | B | 3,2 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 59,9 | |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravy

kpiA = 0,95

kpiB = 0,94

kpiC = 0,98

kpiA = 1,1

kpiB = 1,13

kpiC = 1,05

kpiA = 1,42

kpiB = 1,7

kpiC = 1,33

C -> B

Současný stav (11 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 46,0 | voz/h |
| | B | 2,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 48,0 | |

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 43,7 | voz/h |
| | B | 1,9 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 45,6 | |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 48,1 | voz/h |
| | B | 2,1 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 50,2 | |

Rok 2045

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 62,1 | voz/h |
| | B | 3,2 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 65,3 | |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravy

kpiA = 0,95

kpiB = 0,94

kpiC = 0,98

kpiA = 1,1

kpiB = 1,13

kpiC = 1,05

kpiA = 1,42

kpiB = 1,7

kpiC = 1,33

C -> D

Současný stav (11 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 33,0 | voz/h |
| | B | 2,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 35,0 | |

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 31,4 | voz/h |
| | B | 1,9 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 33,2 | |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 34,5 | voz/h |
| | B | 2,1 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 36,6 | |

Rok 2045

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 44,5 | voz/h |
| | B | 3,2 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 47,7 | |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravy

kpiA = 0,95

kpiB = 0,94

kpiC = 0,98

kpiA = 1,1

kpiB = 1,13

kpiC = 1,05

kpiA = 1,42

kpiB = 1,7

kpiC = 1,33

D -> C

Současný stav (11 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 31,0 | voz/h |
| | B | 2,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 33,0 | |

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 29,5 | voz/h |
| | B | 1,9 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 31,3 | |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 32,4 | voz/h |
| | B | 2,1 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 34,5 | |

Rok 2045

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 41,8 | voz/h |
| | B | 3,2 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 45,0 | |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravy

kpiA = 0,95

kpiB = 0,94

kpiC = 0,98

kpiA = 1,1

kpiB = 1,13

kpiC = 1,05

kpiA = 1,42

kpiB = 1,7

kpiC = 1,33

A -> D

Současný stav (11 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 32,0 | voz/h |
| | B | 3,0 | voz/h |
| | C | 4,0 | voz/h |
| Σ | | 39,0 | |

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 30,4 | voz/h |
| | B | 2,8 | voz/h |
| | C | 3,9 | voz/h |
| Σ | | 37,1 | |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 33,4 | voz/h |
| | B | 3,2 | voz/h |
| | C | 4,1 | voz/h |
| Σ | | 40,7 | |

Rok 2045

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 43,2 | voz/h |
| | B | 4,8 | voz/h |
| | C | 5,2 | voz/h |
| Σ | | 53,2 | |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravy

kpiA = 0,95

kpiB = 0,94

kpiC = 0,98

kpiA = 1,1

kpiB = 1,13

kpiC = 1,05

kpiA = 1,42

kpiB = 1,7

kpiC = 1,33

D -> A

Současný stav (11 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 41,0 | voz/h |
| | B | 1,0 | voz/h |
| | C | 2,0 | voz/h |
| Σ | | 44,0 | |

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 39,0 | voz/h |
| | B | 0,9 | voz/h |
| | C | 2,0 | voz/h |
| Σ | | 41,9 | |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 42,8 | voz/h |
| | B | 1,1 | voz/h |
| | C | 2,1 | voz/h |
| Σ | | 46,0 | |

Rok 2045

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 55,3 | voz/h |
| | B | 1,6 | voz/h |
| | C | 2,6 | voz/h |
| Σ | | 59,5 | |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravy

kpiA = 0,95

kpiB = 0,94

kpiC = 0,98

kpiA = 1,1

kpiB = 1,13

kpiC = 1,05

kpiA = 1,42

kpiB = 1,7

kpiC = 1,33

B -> D

Současný stav (11 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 200,0 | voz/h |
| | B | 4,0 | voz/h |
| | C | 15,0 | voz/h |
| Σ | | 219,0 | |

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 190,0 | voz/h |
| | B | 3,8 | voz/h |
| | C | 14,7 | voz/h |
| Σ | | 208,5 | |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 209,0 | voz/h |
| | B | 4,2 | voz/h |
| | C | 15,4 | voz/h |
| Σ | | 228,7 | |

Rok 2045

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 269,8 | voz/h |
| | B | 6,4 | voz/h |
| | C | 19,6 | voz/h |
| Σ | | 295,7 | |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravy

kpiA = 0,95

kpiB = 0,94

kpiC = 0,98

kpiA = 1,1

kpiB = 1,13

kpiC = 1,05

kpiA = 1,42

kpiB = 1,7

kpiC = 1,33

D -> B

Současný stav (11 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 52,0 | voz/h |
| | B | 2,0 | voz/h |
| | C | 9,0 | voz/h |
| Σ | | 63,0 | |

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 49,4 | voz/h |
| | B | 1,9 | voz/h |
| | C | 8,8 | voz/h |
| Σ | | 60,1 | |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 54,3 | voz/h |
| | B | 2,1 | voz/h |
| | C | 9,3 | voz/h |
| Σ | | 65,7 | |

Rok 2045

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 70,1 | voz/h |
| | B | 3,2 | voz/h |
| | C | 11,7 | voz/h |
| Σ | | 85,1 | |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravy

kpiA = 0,95

kpiB = 0,94

kpiC = 0,98

kpiA = 1,1

kpiB = 1,13

kpiC = 1,05

kpiA = 1,42

kpiB = 1,7

kpiC = 1,33